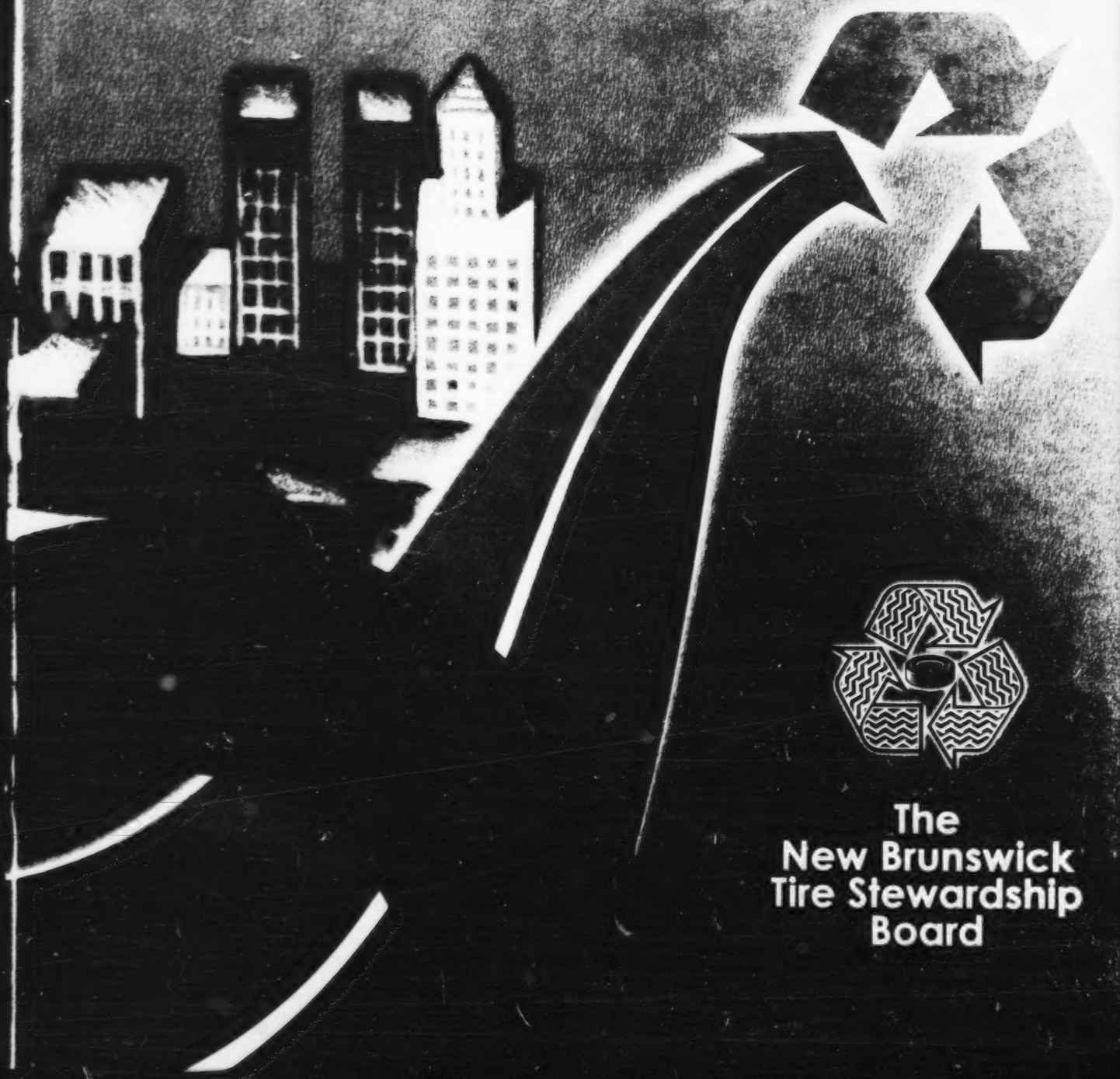
Annual Report 1999

Management Plan 2000-01



The New Brunswick Tire Stewardship Board

The New Brunswick
Tire Stewardship Board

364 York Street, Fredericton
New Brunswick E3B 3P7

Tel: 506-454-8473 (TIRE)

Fax: 506-454-8471

Toll Free: 1-888-322-8473

Recycled Paper

101-02237/

Letter to the Minister

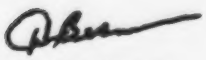
April 14, 2000

Honourable Kim Jardine
Minister
Department of the Environment
P.O. Box 6000, 364 Argyle St.
Fredericton, NB
E3B 5H1

Dear Minister:

On behalf of the Board of Directors of the New Brunswick Tire Stewardship Board, I am pleased to submit our Annual Report for the fiscal year January 1, 1999 to December 31, 1999. The Report also includes the Management Plan for the fiscal years 2000 and 2001.

Sincerely,



David I. Besner
Chairperson
New Brunswick Tire Stewardship Board

Attach.

Chairman's Report

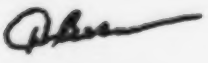
Three years of hard work – by the tire industry, Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC), and the New Brunswick Tire Stewardship Board have culminated in a successful, fully operational tire recycling program in New Brunswick.

What does this mean for the Province? Simply put, it means that about 750,000 tires per year are not going to landfills, or being illegally dumped in our environment; and it means that a thriving, vibrant industry has come to life in Minto, creating full-time employment for some 70 New Brunswickers. In Minto, old "tired" tires are transformed into an ever growing variety of finished products, which are then shipped to markets in Canada, the United States, and Europe.

As we prepare to embark on the new millennium, the Tire Stewardship Program, a responsible partnership between consumers and industry, stands well-prepared to forge ahead in a number of areas. We eagerly anticipate the initiation of one of the first comprehensive off-the-road-tire (OTR) recycling programs in North America, a venture which will encompass many of the larger tires in use in agriculture, forestry and construction. In addition, careful management of the tire levy funds have enabled the Board to sponsor the clean-up of most old tire dumps throughout New Brunswick, a task which we hope to complete this year.

With the practical management of the used tire collection and recycling well-in-hand, the Board is contemplating undertaking a series of new initiatives. These include the funding of relevant research through educational scholarships, the development of a comprehensive communications and education program, as well as a significant "Millennium Project" to be announced at a later date.

On behalf of the Board, I would close by noting that the success which the program enjoys is made possible by the support of the Provincial Government and all New Brunswickers.



David I. Besner
Chairman

Table of Contents

Letter to the Minister

Chairman's Report

Legislative Mandate 5

Management Plan 6

1999 Highlights 10
- Industry and Markets
- Special Projects
- Operations

Trends 12

Board of Directors 13

Financial Statements 14
- Auditor's Report 14
- Statement of Financial Position 15
- Statement of Operations 16
- Statement of Changes in Net Assets 17
- Statement of Cash Flows 18
- Notes to Financial Statements 19

4

Legislative Mandate

The New Brunswick Tire Stewardship Board (NBTSB) is an administrative organization which allows industry and stakeholders to be accountable for scrap tire environmental stewardship initiatives. A not-for-profit association, the NBTSB is responsible for fulfilling the following legislative mandate:

> *The Clean Environment Act (o.c. 96-739)* provides the authority for the NBTSB to make scrap tires a designated material.
>
> The New Brunswick Regulation 96-82 under the Act, allows the Board to establish and administer a scrap tire management program. The program includes distribution management, supply, use, storage, collection, transportation, recycling, processing, disposal and other tire and scrap tire handling.
>
> In addition, the Regulation provides authority to levy $3.00 per tire with rim size 8" to 17", as well as levy of $9.00 per tire with rim size greater than 17" to a maximum of 24.5" for advance disposal surcharge. Furthermore, the Regulation stipulates that the Board may establish a fee for tires with a rim size exceeding 24.5" and may vary the fee according to size, usage or other classification.

Under the Act and Regulation, the NBTSB is required to provide the Minister of Environment an annual audited financial statement, a management plan and an annual report pertaining to the fiscal year:

a) the number of tires supplied by all holders of a supplier registration,

b) the amount of fees remitted to the Board, including, separately, the amount of interest on outstanding fees and the amount of penalties,

c) the number of scrap tires collected,

d) the number of scrap tires processed,

e) the cost of the collection and processing,

f) the results of any inspections conducted on suppliers or others under this Regulation,

g) a description of all enforcement activities,

h) a description of other related activities of the Board,

i) a description of emerging trends in the field of scrap tire management.

The program includes distribution management, supply, use, storage, collection, transportation, recycling, processing, disposal and other tire and scrap tire handling.

6

Management Plan

Mission Statement

To administer with quality and care a recycling program for tires in accordance with the Clean Environment Act.

Principles

- To develop a stable industry through strong partnerships.
- To develop strategies that are economically sound and environmentally friendly.
- To implement those strategies in a manner that provides for continual program improvement.

The NBTSB is a not-for-profit organization with a principal business activity of overseeing the collection and recycling of used tires on behalf of the Minister of the Environment for the Province of New Brunswick.

The primary objective of the program is to ensure that scrap tires generated in the Province are disposed of properly to avoid negatively impacting the environment. A secondary objective is that the management of scrap tires generates economic activity by optimizing the resource value of the material in the tires. In a more strategic sense, the Board sees itself with a role in supporting the production of value-added products made from recycled scrap tires and in the stimulation of the economy through job creation.

The NBTSB uses a two-year rolling Management Plan based on the Goals under this section which ensure that it is fulfilling its legislative mandate. The Performance Measures indicate the progress made toward each goal.

The primary objective of the program is to ensure that scrap tires generated in the Province are disposed of properly to avoid negatively impacting the environment.

Summary of Goals:

Goal 1: Maximize the number of tires removed from the environment.

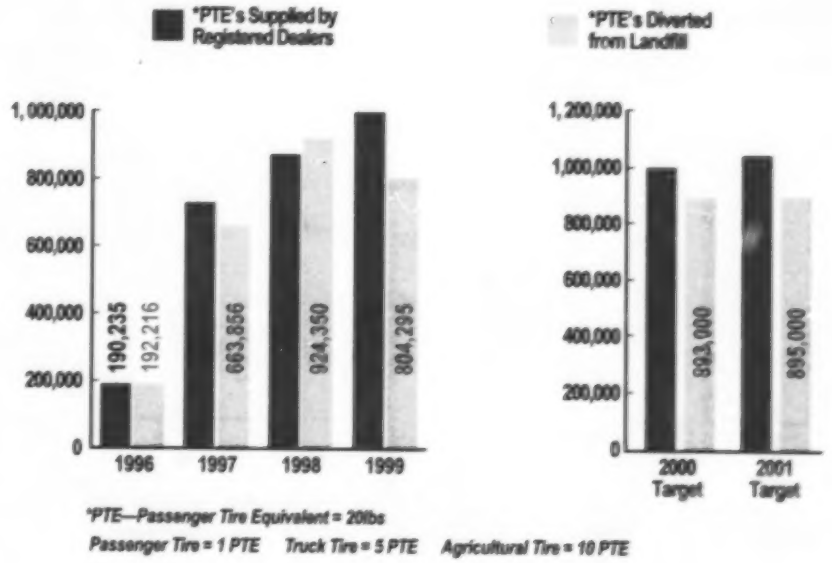
Goal 2: Maximize the amount of processed tires.

Goal 3: Ensure full accountability for the New Brunswick Tire Stewardship Board.

Goal 1

Performance Measure

The total number of tires supplied by all holders of a supplier registration versus the number of scrap tires collected.



*PTE—Passenger Tire Equivalent = 20lbs

Passenger Tire = 1 PTE Truck Tire = 5 PTE Agricultural Tire = 10 PTE

Comments

- 1999 attained an 81% capture rate, although below 1998 figure due to the amount of stockpiles eliminated in that year. The year 2000 will see an increase of approximately 11% over 1999 as the Board implements the Tire Roundup Program as well as the final push to cleanup any remaining stockpiles. By the year 2001 we expect to settle into a capture rate of 85-86% of PTE's supplied by Registered Dealers.

- Tires supplied by Registered Dealers were stronger than expected in 1999 and show no signs of slowing, a 2% increase for 2000 and 2001 is a conservative estimate.

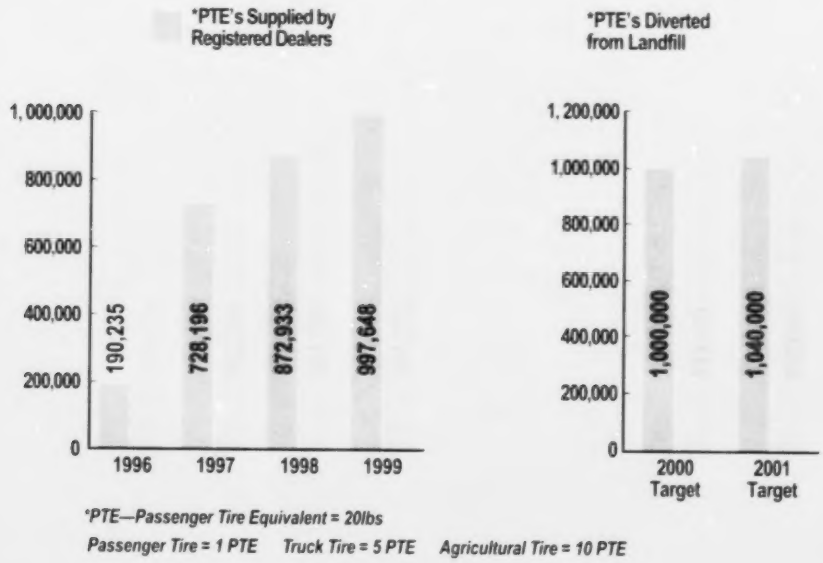
Strategies

- The NBTSB will implement projects for the processing of scrap tire stockpiles on an as-needed basis.

- Enhancing education and promotion of the scrap tire program will continue through pilot projects such as the Tire Roundup Program.

Performance Measure

The total number of tires supplied by all holders of a supplier registration versus the number of scrap tires collected.



*PTE—Passenger Tire Equivalent = 20lbs

Passenger Tire = 1 PTE Truck Tire = 5 PTE Agricultural Tire = 10 PTE

Comments

- 1999 attained an 81% capture rate, although below 1998 figure due to the amount of stockpiles eliminated in that year. The year 2000 will see an increase of approximately 11% over 1999 as the Board implements the Tire Roundup Program as well as the final push to cleanup any remaining stockpiles. By the year 2001 we expect to settle into a capture rate of 85-86% of PTE's supplied by Registered Dealers.

- Tires supplied by Registered Dealers were stronger than expected in 1999 and show no signs of slowing, a 2% increase for 2000 and 2001 is a conservative estimate.

Strategies

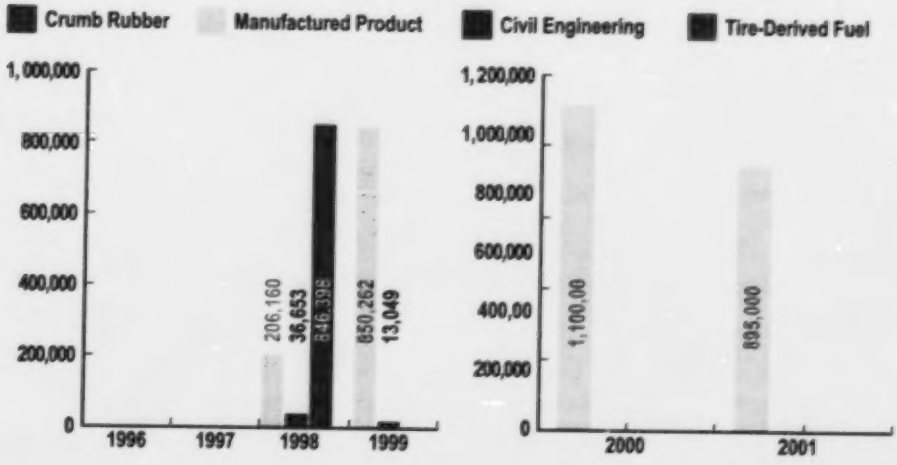
- The NBTSB will implement projects for the processing of scrap tire stockpiles on an as-needed basis.

- Enhancing education and promotion of the scrap tire program will continue through pilot projects such as the Tire Roundup Program.

Goal 2

The total number of scrap tires processed and total number going to value-added product.

PTE's Processed



Comments

- The NBTSB is proud to state that none of its tires have ever been burned for tire-derived fuel.
- The Board always has and continues to believe in value-added products. The Tire Recycling Incentive Program varies the incentives according to the level of processing, and is paid upon the approved sale or final use of recycled rubber material.

Strategies

- The Tire Recycling Incentives Program will continue to encourage value-added products.

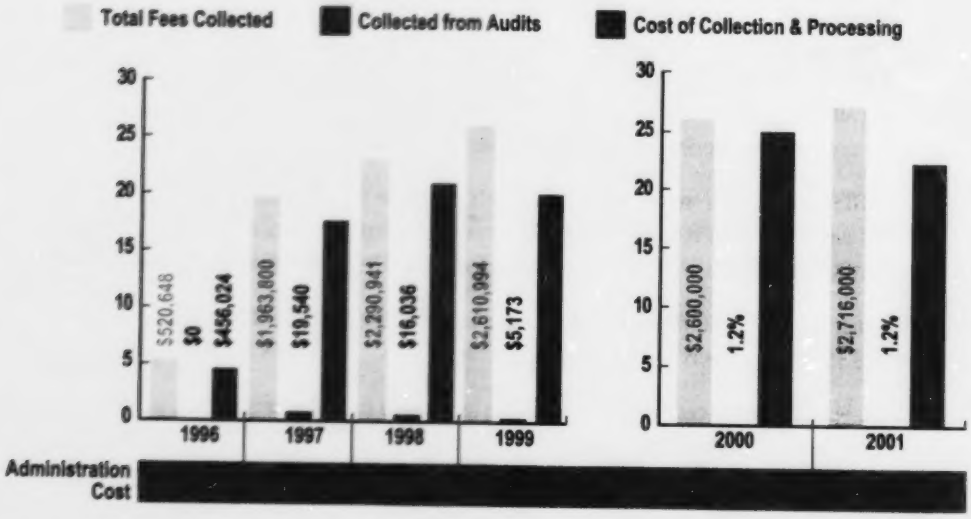
Tire Recycling Development Program:

- The NBTSB Tire Recycling Development Program is designed to help overcome the major barriers to growth in a new industry.
  - Market Research – development of new value-added products.
  - Recycling Technology Upgrade—improvement in processing equipment and technology of operating tire recycling companies.

Goal 3

Ensure full accountability for the NBTSB.

The NBTSB is charged with operating the program on a user pay basis. It must collect enough revenue from the levy to cover the cost to manage tires sold and to pay for the administration of the program.



Comments

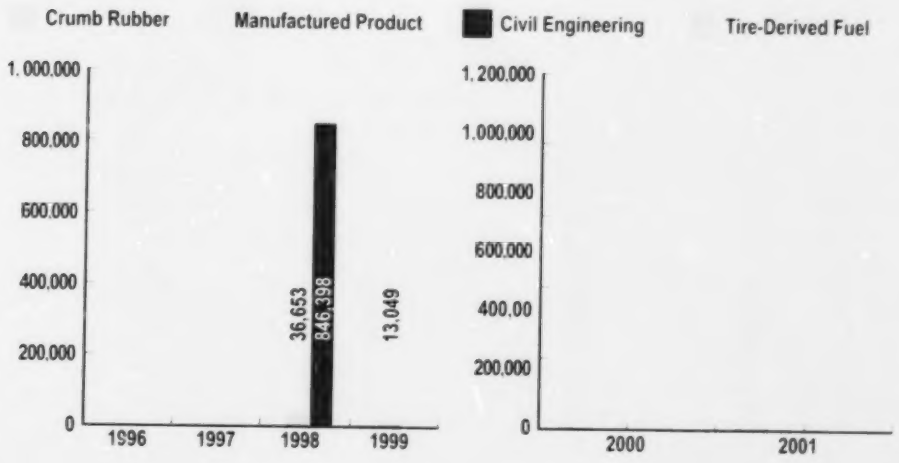
- Assuming a 2% increase in fees collected for 2000 and 2001
- Five audits performed in 1999.
- No interest or penalties have been assessed on outstanding fees.
- Administration cost will see a slight increase due to the hiring of one more staff member, and further enhancement of technology base software and hardware.

Strategies

- A minimum of 10 audits per year is planned for 2000 and 2001.
- The Board has adopted a zero tolerance policy for those retailers who have failed to remit under the guidelines of the program and financial penalties will be assessed. By doing so the Board will ensure a level playing field for all retailers and consumers.

The total number of scrap tires processed and total number going to value-added product.

PTE's Processed



Comments

- The NBTSB is proud to state that none of its tires have ever been burned for tire-derived fuel.
- The Board always has and continues to believe in value-added products. The Tire Recycling Incentive Program varies the incentives according to the level of processing, and is paid upon the approved sale or final use of recycled rubber material.

Strategies

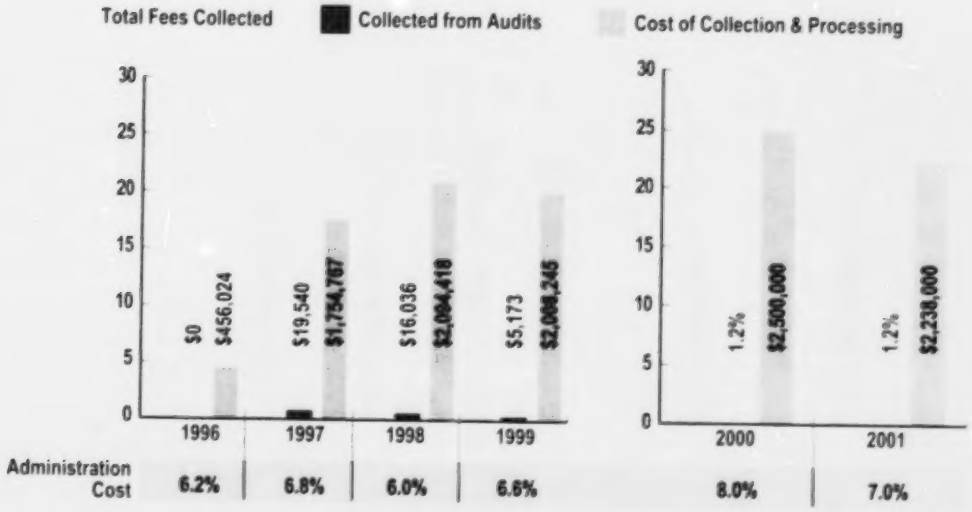
- The Tire Recycling Incentives Program will continue to encourage value-added products.

Tire Recycling Development Program:

- The NBTSB Tire Recycling Development Program is designed to help overcome the major barriers to growth in a new industry.
  - Market Research – development of new value-added products.
  - Recycling Technology Upgrade—improvement in processing equipment and technology of operating tire recycling companies.

Ensure full accountability for the NBTSB.

The NBTSB is charged with operating the program on a user pay basis. It must collect enough revenue from the levy to cover the cost to manage tires sold and to pay for the administration of the program.



Comments

- Assuming a 2% increase in fees collected for 2000 and 2001
- Five audits performed in 1999.
- No interest or penalties have been assessed on outstanding fees.
- Administration cost will see a slight increase due to the hiring of one more staff member, and further enhancement of technology base software and hardware.

Strategies

- A minimum of 10 audits per year is planned for 2000 and 2001.
- The Board has adopted a zero tolerance policy for those retailers who have failed to remit under the guidelines of the program and financial penalties will be assessed. By doing so the Board will ensure a level playing field for all retailers and consumers.

1999 Highlights

Industry and Markets

All new industries face a learning curve and the New Brunswick Scrap Tire Program is no exception. Since its inception in October 1996, the program has overcome its share of obstacles. Today, its success can be attributed to its unique program. Unlike other programs, the NBTSB contracted one firm, Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC), to deal with all aspects of the scrap tire process. Today, this firm handles everything from retail level collection and transportation to storage, shredding, crumbing and production of value-added products.

The inability to diversify often results in failure—no matter what the industry. For the NBTSB, diversification has been an integral part of its program's unique design. The program requires the Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC) to not only understand and implement all aspects of the scrap tire recycling process but to become an industry leader.

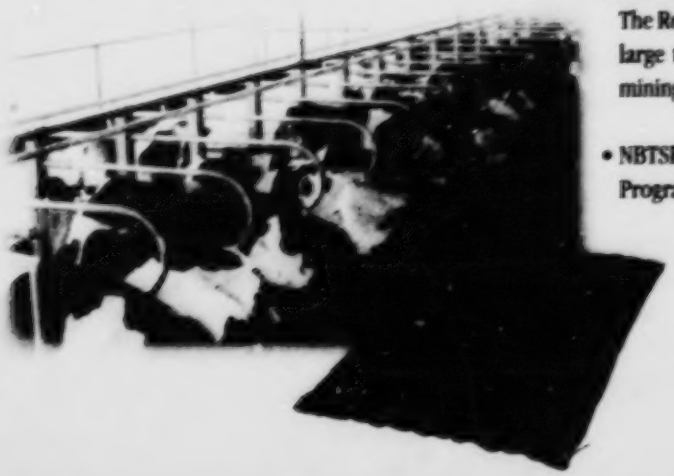
The NBTSB is pleased to report that TRACC was in fact up to the challenge. Although not meeting their own ambitious goals in the beginning of the program, since then, as clearly demonstrated in 1999, TRACC's success has secured a bright future for themselves in partnership with the NBTSB.

One success for TRACC is the cow mattress manufacturing contract. This contract will keep the plant's 55 employees very busy for the next couple of years.

TRACC continues to diversify itself by extending its product line. This year, TRACC will introduce two new products, taking advantage of the growing demand for recycled products. The Board believes that higher value products are key to increased growth, strength and profitability of the tire recycling industry.

Special Projects

The New Brunswick Scrap Tire Recycling Program has reached a point in its growth stage where it can expand its focus providing even greater service to New Brunswickers.



- Research and Development was initiated to implement an "Off The Roads" (OTR) tire recycling program. OTR tires include large tires used for agriculture, construction, forestry and mining uses.
- NBTSB is developing a once a year Scrap Tire Roundup Program to service municipalities and rural New Brunswick.
- Plans have begun to develop a Canada-wide Scrap Tire Recycling Program Alliance, where information and technology will be shared.

1999 Highlights

Operations

As the tire recycling industry continues to expand and its markets continue to grow, the Board's approach to management continues to improve the efficiency and effectiveness of its administrative functions.

Implementation of a fund management plan ensures that resources are available for future recycling obligation.

The Board's information technology systems have been upgraded to better support financial processes and requirements. The systems will provide better information to management on scrap tire processing, market demand and trends.

A second part to the Board's system upgrade is the implementation of new software procedures. This will allow management to ensure compliance of revenue remittance, with special emphasis on collecting overdue accounts.

12

Trends

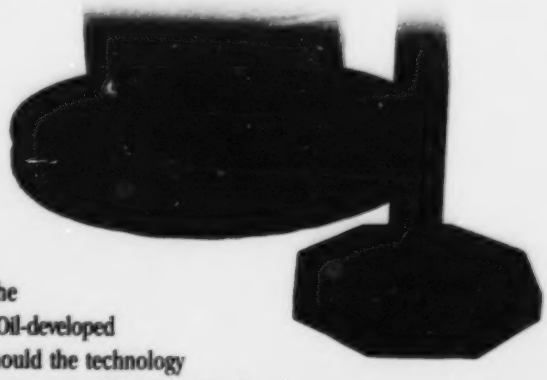
Technological changes continue to positively impact the tire recycling industry. Innovations and advances have helped change the face of this industry—helped it flourish and grow. This industry growth results from the cooperative efforts of government agencies, universities, private companies and individuals. Rather than reaching a plateau, this industry is just beginning to build momentum paving the way for a value-added environmentally sound future.

Tire recyclers have successfully increased demand by creating good quality, highly innovative, competitively priced products that are relevant for today's market.

One example is the trend to rubberized indoor and outdoor athletic fields and running tracks. These tracks—in high demand around the world—are manufactured using a mixture of silica sand, vermiculite and recycled rubber.

On school playgrounds throughout North America, the benefits of recycled tire products are now being realized. In many schoolyards, loose rubber crumb is used as a playground cover replacing the more traditional sand and gravel. Here in Canada, the Canadian Standards Association (CSA) found loose rubber to be the safer alternative. In fact, their study found loose rubber crumb up to three times safer than traditional sand or pea gravel in preventing injuries from falls in playgrounds.

Rubberized asphalt is another exceptional product that is gaining acceptance in Canada and in the United States. Many new and long-term studies continue to weigh the benefits of using rubberized asphalt. The result of these studies continues to point to the product's efficiency and cost effectiveness.



Although it has been said that de-vulcanization* couldn't be done, a major research project is underway by the Alberta Research Council to access Imperial Oil-developed technology to de-vulcanize tire rubber. Should the technology prove successful, this de-vulcanization process could tremendously expand the range of potential uses for recycled rubber.

**de-vulcanization – the chemical treatment of crude or synthetic rubber that eliminates the properties of elasticity, strength and stability, thereby breaking down the material to its original components.*

These innovative products clearly point to the growing importance of the scrap tire recycling industry—an industry that contributes useful and necessary products, conserves raw resources, creates employment and works toward a cleaner environment.

Innovations and advances have helped change the face of this industry—helped it flourish and grow.

Board of Directors

The Province of New Brunswick and the four member associations of the New Brunswick Tire Stewardship Board appoint a representative to sit on the Board of Directors. The current representatives are, as follows:

Dr. David Besner
(Chairperson)
Department of the Environment

Frank Connor
Atlantic Tire Dealers Association

Wayne Flinn
NB Solid Waste Association

Alban Gaudet
Atlantic Provinces Trucking Association

George Irlam
NB Automobile Dealership Association

KPMG LLP
Chartered Accountants
Frederick Square
77 Westmorland Street Suite 700
Fredericton NB E3B 6Z3
Canada

Telephone (506) 452-8000
Telefax (506) 450-0072
www.kpmg.ca

AUDITORS' REPORT TO THE MINISTER OF ENVIRONMENT

We have audited the statement of financial position of the New Brunswick Tire Stewardship Board as at December 31, 1999 and the statements of operations, changes in net assets and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Board's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

The Board derives revenue from the collection of tire levies pursuant to the provisions of the Clean Environment Act, the completeness of which is not susceptible to satisfactory audit verification. Accordingly, our verification of these fee and levy revenues was limited to the amounts recorded in the records of the Board and we were not able to determine whether any adjustments might be necessary to revenues, excess of revenue over expenses, assets, liabilities and surplus.

In our opinion, except for the effect of adjustments, if any, which we might have determined to be necessary had we been able to satisfy ourselves concerning the completeness of the fee and levy revenue referred to in the preceding paragraph, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Board as at December 31, 1999 and the results of its operations and changes in its financial position and cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.

KPMG LLP

Chartered Accountants

Fredericton, NB, Canada
March 2, 2000

KPMG LLP, a Canadian owned limited liability partnership established under the laws of Ontario, is a member firm of KPMG International, a Swiss association.

Financial Statements

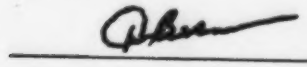
Statement of Financial Position

December 31, 1999, with comparative figures for 1998

	1999	1998
Assets		
Cash	$ 792,967	$ 1,209,556
Accounts receivable	621,989	366,218
Investments, at cost which approximates market value	829,111	670,421
Loans receivable (note 2)	371,033	169,615
Capital assets (note 3)	8,402	12,828
	$ 2,623,502	$ 2,428,638
Liabilities and Net Assets		
Liabilities:		
Accounts payable and accrued liabilities	$ 839,916	$ 503,366
Accrued processing fees	1,339,338	1,709,299
Net assets:		
Invested in capital assets	8,402	12,828
Unrestricted	435,846	203,145
	444,248	215,973
	$ 2,623,502	$ 2,428,638

See accompanying notes to financial statements.

On behalf of the Board:



Director

Financial Statements

Statement of Operations

Year ended December 31, 1999, with comparative figures for 1998

	1999	1998
Fees and levies	$ 2,610,994	$ 2,290,941
Scrap tire processing costs	2,008,245	2,094,418
	602,749	196,523
Expenses:		
Salaries and employee benefits	86,299	75,353
Travel	10,619	9,530
Board meetings	1,121	1,526
Professional services	19,463	17,717
Consulting fees	10,636	1,015
Communication and translation	6,541	3,642
Office	7,729	6,991
Telephone	4,182	3,501
Rent	8,795	7,200
Insurance	1,350	1,350
Training and subscriptions	408	965
Interest and bank charges	614	535
Depreciation	5,324	5,358
Miscellaneous	739	6,824
Recyclable Development Program	300,000	-
	463,820	141,507
	138,929	55,016
Interest income	89,346	62,562
Excess of revenue over expenses	$ 228,275	$ 117,578

See accompanying notes to financial statements.

Financial Statements

Statement of Changes in Net Assets

Year ended December 31, 1999, with comparative figures for 1998

	Invested in capital assets	Unrestricted	1999 Total	1998 Total
Balance, beginning of year	$ 12,828	$ 203,145	$ 215,973	$ 98,395
Excess (deficiency) of revenue over expenses	(5,324)	233,599	228,275	117,578
Net change in investment in capital assets	898	(898)	-	-
Balance, end of year	$ 8,402	$ 435,846	$ 444,243	$ 215,973

See accompanying notes to financial statements.

Financial Statements

Statement of Cash Flows

Year ended December 31, 1999, with comparative figures for 1998

	1999	1998
Cash provided by (used in):		
Operating activities:		
Excess of revenue over expenses	$ 228,275	$ 117,578
Items not involving cash:		
Depreciation	5,324	5,358
Increase in accounts receivable	(255,771)	(38,761)
Increase in accounts payable and accrued liabilities	336,550	308,402
Increase (decrease) in accrued processing fees	(369,961)	638,866
	(55,583)	1,031,443
Financing and investing activities:		
Capital assets acquired	(898)	(8,482)
Increase in investments	(158,690)	(670,421)
Increase in loans receivable	(611,258)	(169,615)
Decrease in loans receivable	409,840	-
	(361,006)	(848,518)
Increase (decrease) in cash	(416,589)	182,925
Cash, beginning of year	1,209,556	1,026,631
Cash end of year	$ 792,967	$ 1,209,556

See accompanying notes to financial statements.

Financial Statements

Notes to Financial Statements

Year ended December 31, 1999

The New Brunswick Tire Stewardship Board is a not-for-profit organization and was incorporated under the Clean Environment Act and its principal business activity is overseeing the collection and recycling of used tires on behalf of the Minister of Environment for the Province of New Brunswick.

1. Significant accounting policies:

(a) General:

The financial statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles.

(b) Investments:

Investments are carried at lower of cost and market value.

(c) Fees and levies:

The New Brunswick Tire Stewardship Board requires retail registrants to remit to the Board, a levy on prescribed new tires sold. Revenue is recognized by the Board at the time tires are sold.

(d) Capital assets:

Capital assets are recorded at cost. Depreciation is recorded using the following method and annual rates:

Asset	Basis	Rate
Office equipment	Straight-line	5 years
Furniture and fixtures	Straight-line	5 years
Computer equipment	Straight-line	3 years

(e) Scrap tire processing costs:

The Board remits a portion of all levies to Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC). Half of the amount payable is remitted at time of collection and half is payable when TRACC has sold products containing the recycled material. The total amount due to TRACC is accounted for at time of pickup.

2. Loans receivable:

	1999	1998
Secured:		
Receivable from TRACC, secured by specific equipment, non-interest bearing, with no specified terms of repayment	$ 144,615	$ 144,615
Unsecured:		
Receivable from TRACC, non-interest bearing, with no specified terms of repayment	36,258	25,000
Receivable from TRACC, non-interest bearing, payments to be by deductions of PTE(2)'s processed	190,160	-
	$ 371,033	$ 169,615

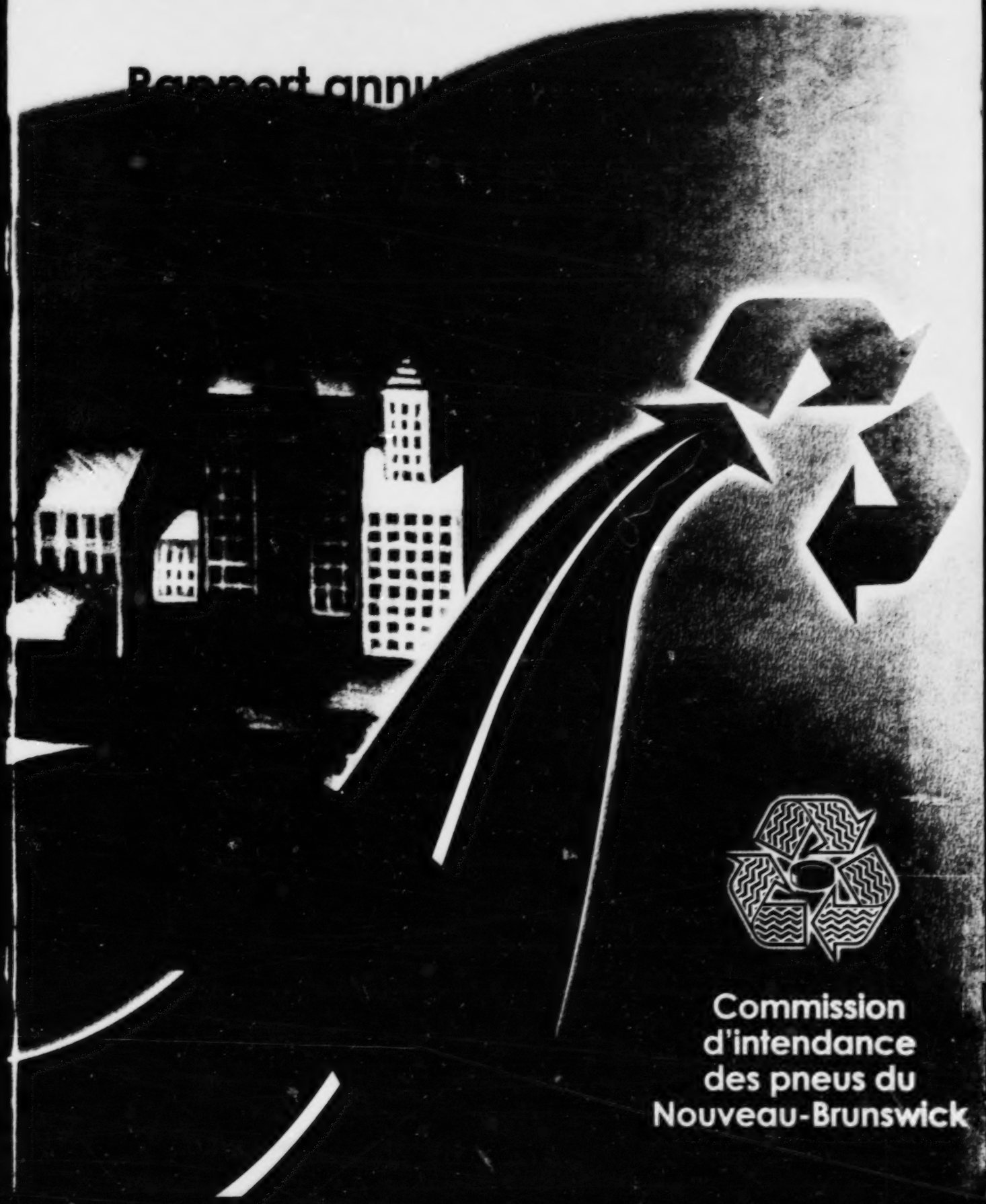
3. Capital assets:

	Cost	Accumulated depreciation	1999 Net book value	1998 Net book value
Office equipment	$ 13,959	$ 6,813	$ 7,146	$ 9,938
Furniture and fixtures	2,187	1,017	1,170	733
Computer equipment	10,743	10,657	86	2,157
	$ 26,889	$ 18,487	$ 8,402	$ 12,828

4. Uncertainty due to the Year 2000 Issue:

The Year 2000 Issue arises because many computerized systems use two digits rather than four to identify a year. Date-sensitive systems may recognize the year 2000 as 1900 or some other date, resulting in errors when information using year 2000 dates is processed. In addition, similar problems may arise in some systems which use certain dates in 1999 to represent something other than a date. Although the change in date has occurred, it is not possible to conclude that all aspects of the Year 2000 Issue that may affect the Board, including those related to customers, suppliers, or other third parties, have been fully resolved.

Rapport annu



Commission
d'intendance
des pneus du
Nouveau-Brunswick

Commission d'intendance
des pneus du Nouveau-Brunswick

364 rue York, Fredericton
Nouveau-Brunswick E3B 3P7

Téléphone : 506-454-8473 (TIRE)

Télécopieur : 506-454-8471

Sans Frais : 1-888-322-8473

Papier recyclé

Lettre à la Ministre

Le 14 avril 2000

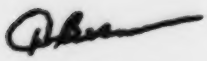
L'honorable Kim Jardine
Ministre
Ministère de l'Environnement
C.P. 6000
364, rue Argyle
Fredericton (N.-B.)
E3B 5H1

Madame la ministre,

Au nom du Conseil d'administration de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick, j'ai l'honneur de vous soumettre notre rapport annuel pour l'année financière du 1er janvier au 31 décembre 1999. Le rapport comprend aussi le plan de gestion pour les années financières 2000 et 2001.

Veuillez agréer, Madame la ministre, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le président de la
Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick



David I. Besner

P.j.

Rapport du président

Trois années de travail acharné par l'industrie du pneu, la Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC) et la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick ont mené à un programme réussi et pleinement fonctionnel de recyclage des pneus dans la province.

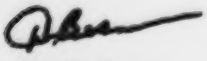
Que cela signifie-t-il pour le Nouveau-Brunswick? En bref, cela signifie qu'environ 750 000 pneus par année ne se retrouvent pas dans les décharges ou ne sont pas jetés illégalement dans la nature; cela signifie aussi la naissance d'une industrie vibrante et prospère à Minto et la création de quelque 70 emplois à temps plein. À Minto, les vieux pneus « fatigués » sont transformés en une gamme de plus en plus étendue de produits finis, qui sont ensuite expédiés sur les marchés canadiens, américains et européens.

Tandis que nous abordons un nouveau millénaire, le programme d'intendance des pneus, partenariat responsable entre les consommateurs et l'industrie, est fin prêt à aller de l'avant dans différents secteurs. Nous attendons avec impatience la mise en œuvre d'un des premiers programmes de recyclage de pneus tout terrain en Amérique du Nord, une initiative qui visera bon nombre des pneus de plus grande dimension utilisés sur les véhicules servant à l'agriculture, à l'exploitation forestière et à la construction. De plus, une gestion prudente des fonds provenant des droits perçus a permis à la commission de parrainer le nettoyage de la plupart des dépotoirs de pneus usés un peu partout au Nouveau-Brunswick, une tâche que nous espérons achever cette année.

Maintenant que la gestion de la collecte et du recyclage des pneus usés est bien rodée, la commission envisage d'entreprendre une série de nouvelles initiatives, notamment le financement de projets de recherche pertinents au moyen de bourses d'études, l'élaboration d'un programme complet de communication et d'éducation ainsi qu'un important « projet du millénaire », qui sera annoncé à une date ultérieure.

Au nom de la commission, je tiens à terminer en soulignant que le succès du programme doit beaucoup au soutien du gouvernement provincial et de la population du Nouveau-Brunswick.

Le président,



David I. Besner

Table des matières

Lettre à la Ministre

Rapport du président

Mandat conféré par la loi 5

Énoncé de mission de la commission 6

Faits saillants de 1999 10
- Industrie et marchés
- Projects spéciaux
- Activités

Tendances 12

Conseil d'administration 13

États financiers 14
- Rapport du vérificateur 14
- État de la situation financière 15
- État des résultats 16
- État de l'évolution des actifs nets 17
- État des flux de trésorerie 18
- Notes afférentes aux états financiers 19

4

Mandat législatif

La Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick (la commission) est une organisation administrative qui permet à l'industrie et aux intervenants de prendre la responsabilité d'initiatives de gérance de l'environnement visant les pneus usés. Entité à but non lucratif, la commission est chargée de remplir le mandat législatif suivant :

> La *Loi sur l'assainissement de l'environnement (D.C. 96-739)* autorise la commission à faire des pneus usés une matière désignée.
>
> Le règlement 96-82 du Nouveau-Brunswick établi en vertu de la loi permet à la commission d'établir et d'administrer un programme de gestion des pneus usés. Le programme comprend la gestion de la distribution, de la fourniture, de l'utilisation, de l'entreposage, de la collecte, du transport, du recyclage, de la transformation, de l'élimination et de toute autre forme de manutention des pneus et des pneus usés.
>
> De plus, le règlement autorise la commission à percevoir, à titre de supplément préalable pour leur élimination, un droit de 3 $ par pneu pour jantes de 8 po à 17 po et de 9 $ par pneu pour jantes de plus de 17 po jusqu'à un maximum de 24,5 po. De plus, le règlement précise que la commission peut établir pour les pneus pour jantes de plus de 24,5 po un droit qui peut varier selon la taille, l'usage ou tout autre facteur.

En vertu de la loi et du règlement, la commission est tenue de fournir au ministre de l'Environnement un état financier annuel vérifié, un plan de gestion et un rapport annuel comprenant, pour l'exercice :

a) le nombre de pneus fournis par tous les titulaires d'une immatriculation de fournisseur,

b) le montant des droits remis à la commission, y compris un rapport séparé du montant d'intérêt sur les droits impayés et du montant des pénalités,

c) le nombre de pneus usés recueillis,

d) le nombre de pneus usés transformés,

e) le coût de la collecte et de la transformation,

f) le résultat de toute inspection complétée auprès de fournisseurs ou d'autres personnes en vertu du règlement,

g) une description de toutes les activités concernant l'application de la loi,

h) une description des autres activités connexes de la commission, une description des nouvelles tendances dans le domaine de la gestion des pneus usés.

Le programme comprend la gestion de la distribution, de la fourniture, de l'utilisation, de l'entreposage, de la collecte, du transport, du recyclage, de la transformation, de l'élimination et de toute autre forme de manutention des pneus et des pneus usés.

6

Plan de gestion

Énoncé de mission de la commission

Administrer avec soin un bon programme de recyclage des pneus conformément à la *Loi sur l'assainissement de l'environnement*.

Principes

- Développer une industrie stable grâce à de solides partenariats.
- Élaborer des stratégies économiques et saines sur le plan écologique.
- Mettre en œuvre les stratégies élaborées d'une manière qui favorise l'amélioration continuelle du programme.

La Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick est une organisation à but non lucratif dont la principale activité est la supervision de la collecte et du recyclage des pneus usés au nom du ministre de l'Environnement du Nouveau-Brunswick.

Le principal objectif du programme est de veiller à l'élimination convenable des pneus usés dans la province afin d'éviter les répercussions néfastes pour l'environnement. Un objectif secondaire est que la gestion des pneus usés génère de l'activité économique par l'optimisation de la valeur de la matière qui compose le pneu. Sur le plan stratégique, la commission se donne comme rôle de soutenir la production de produits à valeur ajoutée fabriqués à partir de pneus usés recyclés et de stimuler l'économie par la création d'emplois.

La commission suit un plan de gestion continu de deux ans fondé sur les objectifs décrits dans la présente section et lui permettant de s'acquitter du mandat qui lui est conféré par la loi. Les mesures du rendement servent à déterminer les progrès vers l'atteinte de chaque objectif.

Le principal objectif du programme est de veiller à l'élimination convenable des pneus usés dans la province afin d'éviter les répercussions néfastes pour l'environnement.

Sommaire des objectifs

1er objectif : Maximiser le nombre de pneus soustraits de l'environnement.

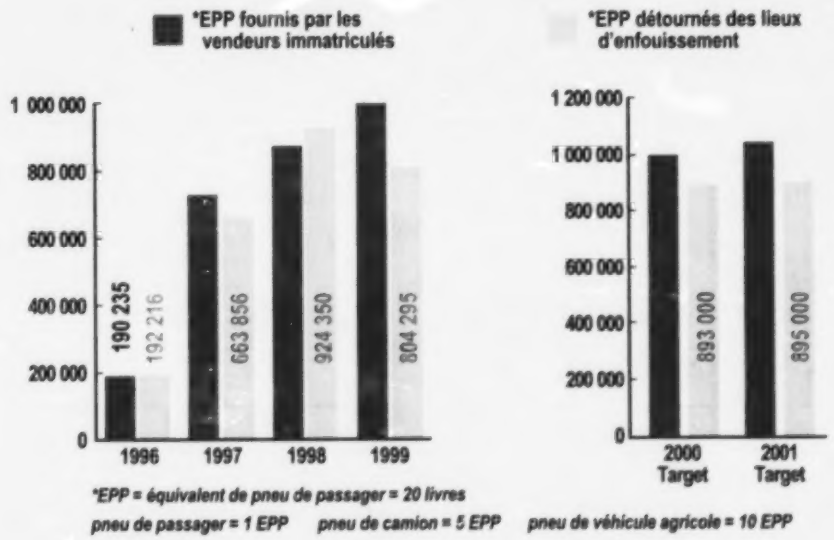
2e objectif : Maximiser le nombre de pneus traités.

3e objectif : Assurer la pleine reddition de comptes de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick.

1er objectif

Mesure du rendement

Le nombre total de pneus fournis par tous les titulaires d'une immatriculation de fournisseur par rapport au nombre de pneus usés recueillis.



*EPP = équivalent de pneu de passager = 20 livres
pneu de passager = 1 EPP pneu de camion = 5 EPP pneu de véhicule agricole = 10 EPP

Observations

- En 1999, le taux de ramassage a atteint 81 %, inférieur aux chiffres de 1998, année où les accumulations de pneus ont été éliminées. En 2000, on verra une hausse d'environ 11 % par rapport à 1999, car la commission mettra en œuvre le programme de ramassage des pneus et s'efforcera de terminer le nettoyage des accumulations de pneus qui restent. D'ici 2001, nous prévoyons afficher un taux de ramassage de 85 % ou 86 % des EPP fournis par les vendeurs immatriculés.

- Le nombre de pneus fournis par les vendeurs immatriculés a dépassé les attentes en 1999 et ne montre aucun signe de ralentissement; une augmentation de 2 % pour 2000 et pour 2001 est une estimation prudente.

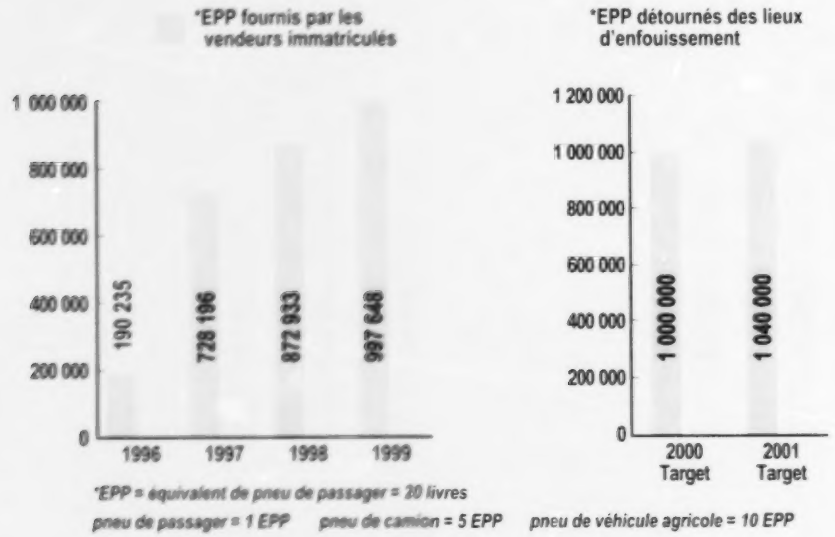
Stratégies

- La commission mettra en œuvre, au besoin, des projets visant la transformation des accumulations de pneus.

- Les efforts d'éducation et de promotion du programme de recyclage des pneus usés se poursuivront grâce à des projets pilotes comme le programme de ramassage des pneus.

Mesure du rendement

Le nombre total de pneus fournis par tous les titulaires d'une immatriculation de fournisseur par rapport au nombre de pneus usés recueillis.



*EPP = équivalent de pneu de passager = 20 livres

pneu de passager = 1 EPP pneu de camion = 5 EPP pneu de véhicule agricole = 10 EPP

Observations

- En 1999, le taux de ramassage a atteint 81 %, inférieur aux chiffres de 1998, année où les accumulations de pneus ont été éliminées. En 2000, on verra une hausse d'environ 11 % par rapport à 1999, car la commission mettra en œuvre le programme de ramassage des pneus et s'efforcera de terminer le nettoyage des accumulations de pneus qui restent. D'ici 2001, nous prévoyons afficher un taux de ramassage de 85 % ou 86 % des EPP fournis par les vendeurs immatriculés.

- Le nombre de pneus fournis par les vendeurs immatriculés a dépassé les attentes en 1999 et ne montre aucun signe de ralentissement; une augmentation de 2 % pour 2000 et pour 2001 est une estimation prudente.

Stratégies

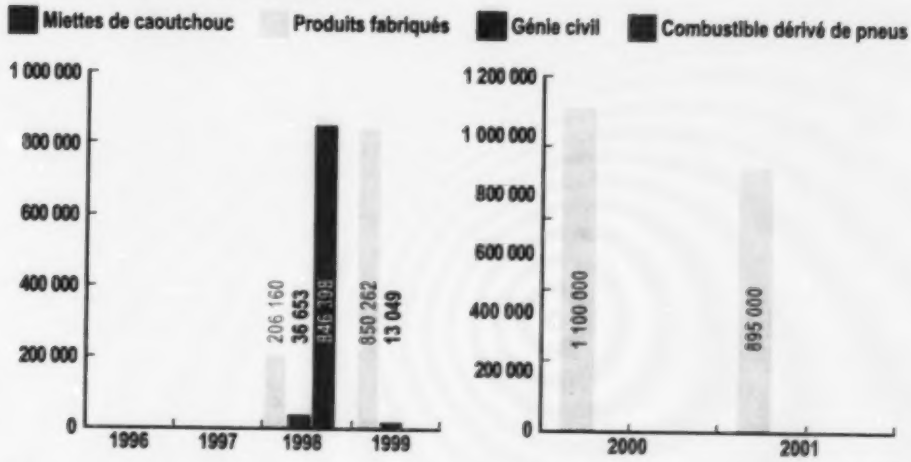
- La commission mettra en œuvre, au besoin, des projets visant la transformation des accumulations de pneus.

- Les efforts d'éducation et de promotion du programme de recyclage des pneus usés se poursuivront grâce à des projets pilotes comme le programme de ramassage des pneus.

2e objectif

Le nombre total de pneus usés transformés et le nombre total de pneus qui servent à la fabrication de produits à valeur ajoutée.

Nombre de EPP transformés



Observations

- La commission est fière de déclarer que, depuis sa création, les pneus n'ont jamais été brûlés pour en tirer du combustible.

- La commission soutient depuis le début les produits à valeur ajoutée et continue de le faire. Le programme de mesures incitatives pour le recyclage des pneus offre des mesures qui varient selon le degré de transformation, et la TRACC est payée seulement une fois que la vente ou l'utilisation finale du caoutchouc recyclé est approuvée.

Stratégies

- Le programme de mesures incitatives pour le recyclage des pneus continuera à favoriser les produits à valeur ajoutée.

Programme de développement du recyclage des pneus :

- Le programme de développement du recyclage des pneus de la commission vise à aider à surmonter des obstacles importants à la croissance d'une nouvelle industrie.

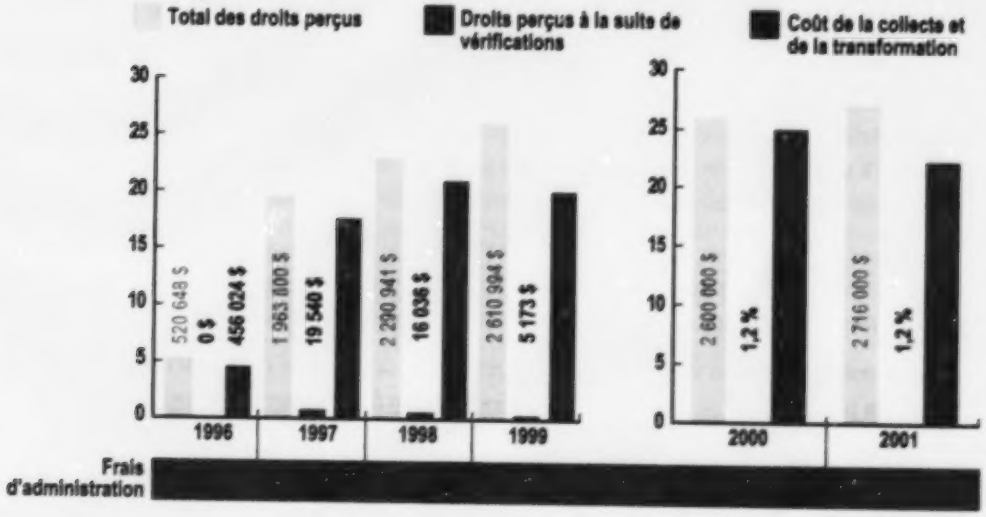
  - Études de marchés – mise au point de nouveaux produits à valeur ajoutée.

  - Modernisation des techniques de recyclage – Amélioration de l'équipement de transformation et des techniques utilisées par les entreprises de recyclage.

3e objectif

Assurer la pleine reddition de comptes de la commission.

La commission est chargée d'exploiter le programme selon le principe du paiement par l'usager. Elle doit percevoir des droits suffisants pour couvrir le coût de la gestion des pneus vendus et de l'administration du programme.



Observations

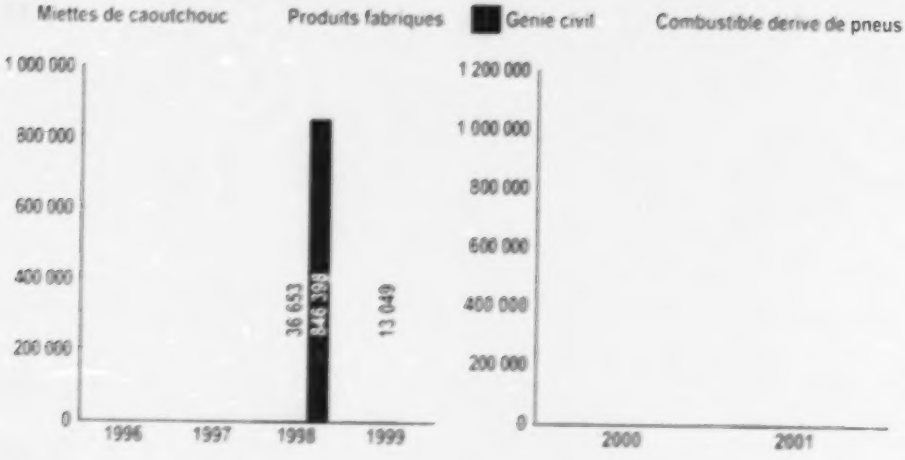
- On suppose une augmentation de 2 % des droits qui seront perçus en 2000 et en 2001.
- Cinq vérifications ont eu lieu en 1999.
- Aucun intérêt ni aucune pénalité n'ont été imposés sur les droits non payés.
- Les frais d'administration augmenteront légèrement en raison de l'embauche d'une personne supplémentaire et de l'amélioration des logiciels et du matériel informatique.

Stratégies

- Un minimum de 10 vérifications par année sont prévues pour 2000 et 2001.
- La commission a adopté une politique de tolérance zéro à l'endroit des détaillants qui ne remettent pas les droits payables en vertu des lignes directrices du programme, et des pénalités financières seront considérées. En agissant ainsi, la commission assurera des règles du jeu équitables pour l'ensemble des détaillants et des consommateurs.

Le nombre total de pneus uses transformes et le nombre total de pneus qui servent a la fabrication de produits a valeur ajoutee

Nombre de EPP transformés



Observations

- La commission est fiere de declarer que, depuis sa creation, les pneus n ont jamais ete brules pour en tirer du combustible

- La commission soutient depuis le debut les produits a valeur ajoutee et continue de le faire. Le programme de mesures incitatives pour le recyclage des pneus offre des mesures qui varient selon le degre de transformation, et la TRWC est payee seulement une fois que la vente ou l utilisation finale du caoutchouc recycle est approuvee

Stratégies

- Le programme de mesures incitatives pour le recyclage des pneus continuera a favoriser les produits a valeur ajoutee

Programme de developpement du recyclage des pneus

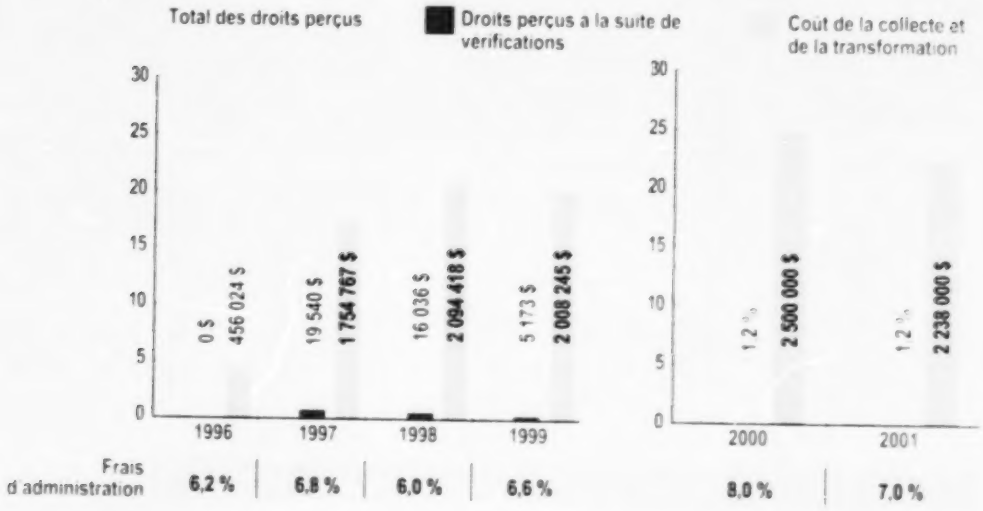
- Le programme de developpement du recyclage des pneus de la commission vise a aider a surmonter des obstacles importants a la croissance d une nouvelle industrie

  - Etudes de marches – mise au point de nouveaux produits a valeur ajoutee

  - Modernisation des techniques de recyclage – Amelioration de l equipement de transformation et des techniques utilisees par les entreprises de recyclage

Assurer la pleine reddition de comptes de la commission

La commission est chargée d'exploiter le programme selon le principe du paiement par l'usager. Elle doit percevoir des droits suffisants pour couvrir le coût de la gestion des pneus vendus et de l'administration du programme.



Observations

- On suppose une augmentation de 2 % des droits qui seront perçus en 2000 et en 2001.
- Cinq vérifications ont eu lieu en 1998.
- Aucun intérêt ni aucune pénalité n'ont été imposés sur les droits non payés.
- Les frais d'administration augmenteront légèrement en raison de l'embauche d'une personne supplémentaire et de l'amélioration des logiciels et du matériel informatique.

Stratégies

- Un minimum de 10 vérifications par année sont prévues pour 2000 et 2001.
- La commission a adopté une politique de tolérance zéro à l'endroit des détaillants qui ne remettent pas les droits payables en vertu des lignes directrices du programme, et des pénalités financières seront considérées. En agissant ainsi, la commission assurera des règles du jeu équitables pour l'ensemble des détaillants et des consommateurs.

Faits saillants de 1999

L'industrie et les marchés

Toute nouvelle industrie doit suivre une courbe d'apprentissage, et le programme de recyclage des pneus usés du Nouveau-Brunswick ne fait pas exception. Depuis sa création en octobre 1996, le programme a dû surmonter sa part d'obstacles. Aujourd'hui, sa réussite est attribuable à son programme unique. Contrairement à d'autres programmes, la commission a confié un contrat à une seule entreprise, la Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC), qui est chargée de tous les aspects liés aux pneus usés. Aujourd'hui, TRACC s'occupe de tout, depuis la collecte au détail et le transport jusqu'à l'entreposage, au déchiquetage, à l'émiettage et à la fabrication de produits à valeur ajoutée.

L'incapacité de se diversifier entraîne souvent l'échec, quelle que soit l'industrie. Pour la commission, la diversification fait partie intégrante de la conception unique de son programme. Le programme incite la TRACC non seulement à comprendre et à mettre en œuvre tous les aspects du processus de recyclage des pneus usés, mais aussi à devenir un chef de file de l'industrie.

La commission a le plaisir de signaler que la TRACC relève le défi. Bien que l'entreprise n'ait pas atteint les objectifs ambitieux qu'elle s'était fixés à l'instauration du programme, elle s'est depuis assuré, comme il est clairement démontré en 1999, un avenir prometteur en partenariat avec la commission.

Le contrat de fabrication de matelas pour vaches est l'une des réussites de la TRACC. Le contrat fournira au cours des deux ou trois prochaines années beaucoup de travail aux 55 employés de l'usine.

La TRACC continue de diversifier ses activités en élargissant sa gamme de produits. Cette année, l'entreprise mettra sur le marché deux nouveaux produits, tirant ainsi parti de la demande croissante pour des produits recyclés. La commission est d'avis que les produits à plus forte valeur ajoutée sont la clé de la croissance, de la force et de la rentabilité accrues de l'industrie du recyclage des pneus.

Projets spéciaux

La période de croissance du programme de recyclage des pneus usés du Nouveau-Brunswick a maintenant atteint une étape qui lui permet de concentrer ses efforts sur l'offre de services accrus à la population du Nouveau-Brunswick.

- Des activités de recherche et développement ont été entreprises pour mettre en œuvre un programme de recyclage des pneus « tout terrain », notamment les pneus de grande dimension utilisés dans les secteurs de l'agriculture, de la construction, de l'exploitation forestière et de l'exploitation minière.
- La commission met actuellement au point un programme annuel de ramassage des pneus usés qui desservira les municipalités et les régions rurales du Nouveau-Brunswick.
- Un projet visant la mise sur pied d'une alliance canadienne des programmes de recyclage des pneus usés, qui favorisera l'échange d'informations et de technologies, a été lancé.

Faits saillants de 1999

Activités

Au fur et à mesure que l'industrie du recyclage des pneus continue à prendre de l'expansion et que les marchés s'élargissent, l'approche de la commission en matière de gestion continue à viser l'amélioration de l'efficience et de l'efficacité de ses fonctions administratives.

Mise en œuvre d'un plan de gestion des fonds qui assurera la disponibilité de ressources pour remplir toute future obligation en matière de recyclage.

Les systèmes de technologie de l'information de la commission ont été mis à niveau afin de mieux soutenir les processus et les exigences de nature financière. Les systèmes fourniront à la direction des données de meilleure qualité sur la transformation, les demandes du marché et les tendances dans le secteur des pneus usés.

Un second volet de la mise à niveau des systèmes de la commission consiste dans la mise en œuvre de nouveaux processus pour les logiciels. Cela permettra à la direction de vérifier le versement des droits et d'accorder une importance accrue à la perception des comptes en souffrance.

12

Tendances

Les améliorations technologiques continuent de profiter à l'industrie du recyclage des pneus. Les innovations et les percées ont contribué à changer l'industrie pour le mieux en l'aidant à prospérer et à croître. Cette croissance de l'industrie vient des efforts collectifs des organismes gouvernementaux, des universités, d'entreprises privées et de particuliers. Loin d'avoir atteint sa vitesse de croisière, l'industrie commence tout juste à prendre son élan pour contribuer à un avenir écologiquement rationnel à valeur ajoutée.

Les recycleurs de pneus ont réussi à accroître la demande en mettant au point des produits de qualité, innovateurs et vendus à des prix concurrentiels qui trouvent leur place sur le marché d'aujourd'hui.

Par exemple, la tendance est maintenant aux terrains de sport et aux pistes d'athlétisme intérieurs et extérieurs à revêtement caoutchouté. Ce genre de surface, très en demande, est fabriqué à partir d'un mélange de sable siliceux, de vermiculite et de caoutchouc recyclé.

Sur les terrains de jeux un peu partout en Amérique du Nord, on commence à se rendre compte des avantages des produits fabriqués de pneus recyclés. Dans de nombreuses cours d'école, les miettes de caoutchouc ont remplacé à terre le sable et le gravier habituels. Ici au Canada, l'Association canadienne de normalisation (CSA) a déclaré que les miettes de caoutchouc constituent une solution de rechange plus sécuritaire. En fait, l'étude de la CSA a montré que les miettes de caoutchouc peuvent être jusqu'à trois fois plus sécuritaires que les surfaces traditionnelles de sable ou de gravier fin pour prévenir les blessures en cas de chute dans les terrains de jeux.

Le bitume caoutchouté est un autre produit exceptionnel qui gagne en popularité au Canada et aux États-Unis. De nombreuses études à long terme continuent d'examiner les avantages de l'utilisation du bitume caoutchouté. Les résultats de ces études continuent de conclure à l'efficience et à la rentabilité du produit.

Alors qu'on croyait la dévulcanisation impossible, l'Alberta Research Council a entrepris un grand projet de recherche visant à appliquer à la dévulcanisation du caoutchouc dérivé des pneus la technologie mise au point par la compagnie pétrolière Impériale. Si la technologie s'avère une réussite, le processus de dévulcanisation pourrait élargir considérablement la gamme des utilisations potentielles du caoutchouc recyclé.

**Dévulcanisation : désigne le traitement chimique du caoutchouc brut ou du caoutchouc synthétique afin d'éliminer les propriétés d'élasticité, de force et de stabilité du caoutchouc, ce qui permet de décomposer la matière dans ses éléments originaux.*

Ces produits innovateurs illustrent clairement l'importance de l'industrie du recyclage des pneus usés, une industrie qui fournit des produits utiles et nécessaires, conserve des matières premières, crée de l'emploi et contribue à l'assainissement de l'environnement.

L'industrie commence tout juste à prendre son élan pour contribuer à un avenir écologiquement rationnel à valeur ajoutée.

Conseil d'administration

La province du Nouveau-Brunswick et les quatre associations membres de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick nomment chacune un représentant au Conseil d'administration. Les représentants actuels sont comme suit :

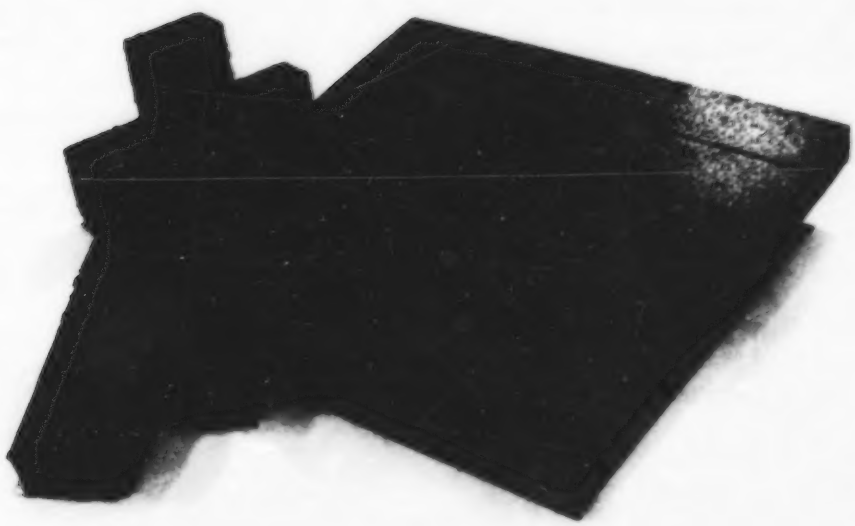
Dr. David Besner
(Président de la Commission)
Ministère de l'Environnement

Frank Connor
Atlantic Tire Dealers Association

Wayne Flinn
NB Solid Waste Association

Alban Gaudet
Atlantic Provinces Trucking Association

George Irlam
NB Automobile Dealership Association



KPMG LLP
Chartered Accountants
Frederick Square
77 Westmorland Street Suite 700
Fredericton NB E3B 6Z3
Canada

Telephone (506) 452-8000
Telefax (506) 450-0072
www.kpmg.ca

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS AU MINISTRE DE L'ENVIRONNEMENT

Nous avons vérifié le bilan de la Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick au 31 décembre 1999, l'état des résultats, de l'évolution des actifs nets et l'état des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Commission. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir un degré raisonnable de certitude quant à l'absence d'inexactitudes importantes dans les états financiers. La vérification comprend le contrôle par sondages des informations probantes à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

La Commission perçoit ses revenus de la collecte d'honoraires de traitement pour la collection et le recyclage des pneus usagés en vertu de la Loi sur l'environnement et dont la totalité n'est peut être pas suffisante pour satisfaire à une vérification. Par conséquent, notre vérification des ces honoraires a été limitée aux montants inscrits aux livres comptables de la Commission et nous n'étions pas en mesure de déterminer si des écritures de régularisations s'imposaient pour les comptes de revenus, d'excédent de revenus sur les dépenses, actifs, passif et excédents.

À notre avis, autre pour ce qui à trait aux conséquences des écritures de régularisation, si tel est le cas, que nous avons possiblement déterminer comme étant essentiel si nous avons été satisfaits de la totalité des honoraires de traitement dont il est question dans le paragraphe précédent, ces états financiers présentent fidèlement, à tous égards importants, la situation financière de la Commission au 31 décembre 1999, ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution des actifs nets et flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables canadiens généralement reconnus.

KPMG LLP

Comptables agréés

Fredericton, N.-B., Canada
Le 12 février 1999

KPMG LLP, a Canadian owned limited liability partnership established under the laws of Ontario, is a member firm of KPMG International, a Swiss association.

États financiers

État de la situation financière

Le 31 décembre 1999, avec les chiffres correspondants de 1998

	1999	1998
Actif		
Encaisse	792 967 $	1 209 556 $
Débiteurs	621 989	386 218
Investissements, au coût reflétant approximativement la valeur marchande	829 111	670 421
Emprunts à recevoir (note 2)	371 033	169 615
Immobilisations (note 3)	8 402	12 828
	2 623 502 $	2 428 638 $
Passif et actifs nets		
Passif :		
Créditeurs et charges à payer	839 916 $	503 366 $
Honoraires de traitement à recevoir	1 339 338	1 709 299
Actifs nets :		
Investissements en immobilisations	8 402	12 828
Non affectés	435 846	203 145
	444 248	215 973
	2 623 502 $	2 428 638 $

Voir les notes afférentes aux états financiers.

Au nom du conseil:

_____, administrateur

États financiers

État des résultats

Exercice terminé le 31 décembre 1999, avec les chiffres correspondants de 1998

	1999	1998
Honoraires et redevances	2 610 994 $	2 290 941 $
Frais de traitement des débris de pneus	2 008 245	2 094 418
	602 749	196 523
Dépenses :		
Salaires et avantages sociaux	86 299	75 353
Frais de voyage	10 619	9 530
Réunions du Conseil d'administration	1 121	1 526
Services professionnels	19 463	17 717
Frais de consultation	10 636	1 015
Communication et services de traduction	6 541	3 642
Fournitures de bureau	7 729	6 991
Téléphone	4 182	3 501
Loyer	8 795	7 200
Assurance	1 350	1 350
Formation et abonnements	408	965
Intérêts et frais bancaires	614	535
Amortissement	5 324	5 358
Divers	739	6 824
Programme du développement de recyclage	300 000	–
	463 820	141 507
	138 929	55 016
Revenu d'intérêt	89 346	62 562
Excédent des revenus sur les dépenses	228 275 $	117 578 $

Voir les notes afférentes aux états financiers.

États financiers

État de l'évolution des actifs nets

Exercice terminé le 31 décembre 1999, avec les chiffres correspondants de 1998

	Investissements en immobilisations	Non affectés	1999 Total	1998 Total
Solde, début de l'exercice	12 828 $	203 145 $	215 973 $	98 395 $
Excédent (insuffisance) des revenus sur les dépenses	(5 324)	233 599	228 275	117 578
Variation nette des investissements en immobilisations	898	(898)	-	-
Solde, à la fin de l'exercice	8 402 $	435 846 $	444 248 $	215 973 $

Voir les notes afférentes aux états financiers.

États financiers

État des flux de trésorerie

Exercice terminé le 31 décembre 1999, avec les chiffres correspondants de 1998

	1999	1998
Fonds provenant de (utilisés pour) :		
Activités de fonctionnement :		
Excédent des revenus sur les dépenses	228 275 $	117 578 $
Éléments sans effet sur les liquidités :		
Amortissement	5 324	5 358
Augmentation des comptes débiteurs	(255 771)	(38 761)
Augmentation des comptes créditeurs et charges à payer	336 550	308 402
Augmentation (diminution) des honoraires de traitement à recevoir	(369 961)	638 866
	(55 583)	1,031 443
Activités de financement et d'investissement :		
Acquisition d'immobilisations	(898)	(8 482)
Augmentation des investissements	(158 690)	(670 421)
Augmentation des prêts à recevoir	(611 258)	(169 615)
Diminution des prêts à recevoir	409 840	–
	(361 006)	(848 518)
Augmentation (diminution) de l'encaisse	(416 589)	182 925
Encaisse, au début de l'exercice	1 209 556	1 026 631
Encaisse à la fin de l'exercice	792 967 $	1 209 556 $

Voir les notes afférentes aux états financiers.

États financiers

Notes afférentes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 1999

La Commission d'intendance des pneus de Nouveau-Brunswick, un organisme sans but lucratif, a été constituée en vertu de la Loi sur l'environnement. La principale activité de la Commission est de voir à la collection et le recyclage des pneus usagés pour le compte du ministre de l'Environnement de la province du Nouveau-Brunswick.

1. Principales conventions comptables :

(a) Général :

Les états financiers ont été préparés selon les principes comptables généralement reconnus.

(b) Investissements :

Les investissements sont comptabilisés au moindre du prix coûtant et de la valeur marchande.

(c) Honoraires et redevances :

La Commission d'intendance des pneus du Nouveau-Brunswick exige que les détaillants enregistrés remettent à la Commission, une redevance prescrite sur les nouveaux pneus vendus. Le revenu est reconnu par la Commission au moment où les pneus sont vendus.

(d) Immobilisations :

Les immobilisations sont comptabilisées au prix coûtant. L'amortissement est calculé selon la méthode linéaire et les taux suivants :

Immobilisations	Méthode	Taux
Équipement de bureau	amortissement linéaire	5 ans
Mobilier et matériel	amortissement linéaire	5 ans
Équipement informatique	amortissement linéaire	3 ans

(e) Frais de traitement des débris de pneus :

La Commission remet une portion des redevances à la «Tire Recycling Atlantic Canada Corporation (TRACC)». La première moitié du montant payable est remise au moment de la collection et la deuxième moitié est payable lorsque TRACC a vendu les produits contenant le matériel recyclé. Le montant total dû à TRACC est comptabilisé au moment de la collecte.

États financiers

Notes afférentes aux états financiers

Exercice terminé le 31 décembre 1999

2. Emprunts à recevoir :

	1999	1998
Garanti :		
Recevable de TRACC, garanti par de l'équipement spécifique, ne portant pas d'intérêt, sans termes spécifiques de remboursement	144 615 $	144 615 $
Non garanti:		
Recevable de TRACC, ne portant pas d'intérêt, sans termes spécifiques de remboursement	36 258	25 000
Recevable de TRACC, ne portant aucun intérêt, remboursable par déductions de (EPP)2 traités	190,160	–
	371 033 $	169 615 $

3. Immobilisations :

			1999	1998
	Prix coûtant	Amortissement cumulé	Valeur comptable nette	Valeur comptable nette
Équipement de bureau	13 959 $	6 813 $	7 146 $	9 938 $
Mobilier et matériel	2 187	1 017	1 170	733
Équipement informatique	10 743	10 657	86	2 157
	26 889 $	18 487 $	8 402 $	12 828 $

4. Incertitude causée par le problème du passage à l'an 2000 :

Le passage à l'an 2000 pose un problème parce que de nombreux systèmes informatiques utilisent deux chiffres plutôt que quatre pour identifier l'année. Les systèmes sensibles aux dates peuvent confondre l'an 2000 avec l'année 1900 ou une autre date, ce qui entraîne des erreurs lorsque des informations faisant intervenir des dates de l'an 2000 sont traitées. En outre, des problèmes semblables peuvent se manifester dans des systèmes qui utilisent certaines dates de l'année 1999 pour représenter autre chose qu'une date. Bien que le passage à l'an 2000 ait eu lieu, il n'est pas possible de conclure que tous les aspects du problème du passage à l'an 2000 susceptibles d'avoir une incidence sur l'entité, y compris ceux qui sont liés aux clients, aux fournisseurs ou à d'autres tiers, ont été entièrement résolus.